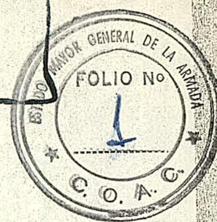
EXP. 22068

I N D I C E

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
2-B-1	0061	Informe JEIN
2-B-1	0062	Plán de Búsqueda ordenado por COOP el 4-ENE-82
2-B-1	0063	Evaluación Estratégica Operacional Anexo N° 2 (7-4-82).
2-B-1	0064	Cronología de Acciones empredidas por la JEIN con respecto a exploración lejana con tres pesqueros.
2-B-1	0065	Apreciación capacidades operativas de la FUERTAR BRITAÑICA.
2-B-1	0066	Información técnica de equipos y materiales del eno.
2-B-1	0067	Apreciación sobre procedimientos, Doctrina y Tácticas del ENO.
2-B-1	0068	Apreciación sobre la degradación de unidades navales británicas.
2-B-1	0069	Actualización capacidad anfibia británica.
2-B-1	0070	Tareas de Icia. de Cciones de JEIN!
2-B-1	0071	Apreciación situación en MLV al producirse el alto el fuego.
2-B-1	0073	Temarics empleados por la JEIN en las reuniones diarias del EMGA.
2-B-1	0074	Interrogatorio que deberá efectuarse al personal liberado.
2-B-1	0075	Información disponible en la Sección 4 del Dpto. "B" de la JEIN.

C.0021

(0068 2-B-1)



SECRETO

C.O.A.C.
EXP.E. INTERNO Nº 0068

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-B-1

CLASIFICADO

ANEXO Nº 7

APRECIACIÓN SOBRE LA DEGRADACION DE LAS UU NAVALES BRITANICAS



SECRETO

INFORME SOBRE APRECIACION DE DEGRADACION DE CAPACIDAD OPERATIVA DE FUERZA DE TAREAS BRITANICA EN FUNCION DEL TIEMPO.

A - CONSIDERACIONES GENERALES:

De un primer análisis de tipo general cabe hacer las siguientes consideraciones previas al análisis más detallado que se hace en el punto "B":

1º) Se considera como punto inicial de referencia para evaluar las capacidades de distinto tipo el fijado por la NATO para cada buque en tiempo de paz.

2º) El sostén logístico tendrá que ser instrumentado casi totalmente a través de unidades móviles por lo que se hace necesario establecer un tren o cadena logística que se estima será completado dentro de unos diez días.

3º) Existen factores de tipo meteorológico (evidenciados por la planilla del agregado "A"), que pueden agravarse en el futuro próximo, y que afectan sustancialmente un apoyo logístico móvil, a la par que incrementan la necesidad del mismo.

4º) El análisis se hará considerando solamente las capacidades de los buques de guerra (según se indican en la Carpeta "Capacidades Operativas de las Fuerzas de Ataque Británica") y considerando a los buques auxiliares y mercantes como contribuyentes a asegurar el mantenimiento de dichas capacidades. No se analizan las capacidades de estos últimos buques en sí.

5º) Como único apoyo logístico fijo de cierto valor se considera el existente en las Islas de Georgias y evaluado según un informe auxiliar.

6º) En atención a la información existente sobre como se va implementando la cadena logística se estima que la misma puede ser importante en un plazo relativamente corto y que tendrá capacidad de producir relevos de personal de mantenimiento (incluyendo personal civil de diseño y fábrica) y de acercar materiales necesa-



rios (que puedan ser provistos de los stock del MOD y/o de las fábricas) en un plazo de unos 15 días (tiempo para comunicación radioelétrica, traslado de avión desde Reino Unido a Isla Ascensión y envío por mar hasta el Teatro de Operaciones).

7º) Se entenderá como "capacidades normales" para los sistemas de armas a las definidas, para cada buque, en la Carpeta de "Capacidades Operativas de la Fuerza de Ataque Brtánica" la que no tiene en cuenta los valores de disponibilicidad basados en la experiencia de mantenimiento y la calidad del apoyo logístico, que podrían considerarse como punto de partida para evaluar el deterioro.

8º) Se estima que la degradación de capacidades con el tiempo es inversamente proporcional al grado de automatización que emplean las unidades por lo que las más afectadas serían las más modernas.

9º) El Análisis que se encara a continuación se basará en una clasificación de los buques por tecnologías y en una separación de los aspectos de propulsión y sistemas de armas como de lo que sea buques y aeronaves - (Punto "B").



B - ANALISIS:

1 - Clasificación de buques por tecnologías (Edades).

Para iniciar el análisis es conveniente agrupar los buques según sus tecnologías y, por lo tanto, sus edades:

A - Moderna (gran automatización)

PA "INVINCIBLE" (1980)

Tipo 42 DD "GLASGOW" (1979)
DD "COVENTRY" (1978)

Tipo 22 FF "BROADSWORD" (1979)
FF "BRILLIANT" (1981)

Tipo 21 FF "ALACRITY" (1977)
FF "ANTELOPE" (1975)
FF "ARROW" (1976)

B - Intermedia (Mediana automatización)

Clase County (Gran Automatización para máquinas)

DD "ANTRIM" (1970)
DD "GLAMORGAN" (1976)

PA "HERMES" (1959 -Refit 1980)
(Sin automatización para máquinas)

Auxiliares: "FEARLESS"
"INTREPID"

SECRETO

C - Antigua

(Sin automatización)

Tipo 12 FF "PLYMOUTH" (1961)

FF "YARMOUTH" (1960)



-NOTA: Al lado del nombre de cada unidad se aclara, con cifra entre paréntesis, la fecha de habilitación operativa de cada una.



SECRETO

2.- Análisis del estado inicial de los sistemas de armas.

2.1 Grupos de buques provenientes de Portsmouth:

Podemos distinguir tres variantes:

2.1.1. Buques que se hallaban en servicio y con las "capacidades normales" definidas. (Todos excep to los indicados en 2), 3), 4) y 5).

2.1.2. Buques que se hallaban en "Refit" y debieron interrumpirlo para zarpar (HMS "ANTRIM"). Se estima que su capacidad debe ser menor a la normal debido al alistamiento apresurado para zarpar. No puede estimarse un porcentaje.

2.1.3. Buques que se hallaban en condiciones de retiro de servicio (HMS "FEARLESS" e "INTREPID"). Se estima que pueden presentar problemas en sus sistemas de armas.

2.1.4. Dudas con las tipo "County" por estar próximas a ser retiradas de servicio y venta.
Dudas con las tipo 12 por su antiguedad (Año 1961).

2.1.5. Dudas con respecto a las tipo 22 por ser nuevas y aún en desarrollo.

2.2. Grupos de buques provenientes de Gibraltar:

Estos buques se hallaban operando en el Mediterraneo desde 20 días antes de su asignación a la Fueza de Tareas por lo que para éstos, debe preverse una degradación mayor en los factores que luego se analizan.

Estos buques son: "GLAMORGAN", "GLASGOW" y "COVENTRY".



SECRETO

3 - Degradación de la capacidad de los sistemas de armas con el tiempo:

Tenemos en cuenta los siguientes aspectos:

3.1 Mantenimiento de buques y aeronaves.

3.1.1. Mantenimiento preventivo.

3.1.1.a) Mantenimiento preventivo a bordo

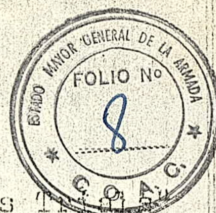
Pueden considerarse como factores que produce un deterioro con el tiempo, los siguientes:

a.1) En los buques con tecnología moderna se estima que son necesarias 5 horas de trabajo diario por hombre afectado a los sistemas de armas, si se desea mantener al día el plan de mantenimiento. Dadas las condiciones meteorológicas del Teatro de Operaciones y la probable condición prolongada de "cruceros de guerra", se considera que el mismo no puede ser cumplido en su totalidad.

a.2) Posible falta de capacidad profesional del personal de mantenimiento (por falta de retención de personal mas capáz y, por costumbre, a apoyarse en personal de diseño y de fábricas para resolver problemas difíciles).
Esto es aplicable principalmente a los buques con tecnología moderna y, en especial, con radares de control tiro. (909).

a.3) Es esperable que los sistemas de los buques sufran un deterioro en su ajuste con el tiempo y que el reajuste sea dificultoso porque el personal de abordo no actúa normalmente en estas tareas sino que recurre al "Weapon System Tunning"

SECRETO



Group" o a el "Captain Weapons Trial ... para hacerlas, (puede ser que los buques de apoyo traigan personal adecuado pero su intervención puede ser dificultosa).

a.4) Las condiciones meteorológicas pueden acelerar procesos de corrosión en partes vitales de los sistemas de armas de los buques y condicionar su funcionamiento por ser poco posibles las acciones correctivas.

3.1.1.b) Mantenimiento preventivo de base.

b.1) La base debe ser suplantada por el personal y medios de que puedan disponer los buques auxiliares dado que, según la información disponible, no puede esperar un gran apoyo desde las Islas Georgias (salvo que se generen facilidades al respecto).

b.2) Se estima que los buques taller y los portaaviones deben haber sido reforzados en sus capacidades habituales como para absorber las necesidades de sistemas de armas de buques y aviones. Se descuenta el embarque de personal del "Weapon Sistem Tunning Group", del "Fleet Maintenance Group", de civiles de fábricas proveedoras, etc.

3.1.2. Mantenimiento correctivo.

Deben considerarse los siguientes aspectos de degradación:

a) Valen las consideraciones del punto 3.1.1. a.2), pero más agudizadas por los problemas que puede plantear el diagnóstico.

b) Pueden darse casos de repuestos necesarios no previstos y que sean provistos luego de una demora de 15 días, implicando la condena de un sistema de armas por igual lapso.
Estos casos serán muy aislados dado que, aún en los buques más modernos, se llevan estadísticas de consumo, según un siste-

SECRETO

ma computarizado para datos reales.
Los consumos en tiempo de guerra pueden exceder las previsiones.



3.2. Repuestos.

3.2.1. Buques.

3.2.1.1. En cuanto a repuestos de a bordo, las previsiones normales son de 90 días de campaña, por lo que se estima que los buques tienen repuestos suficientes para operar.
La capacidad de reaprovisionamiento brindada por los buques auxiliares, asegura en cierto modo el mantenimiento de stocks (especialmente en el caso de buques de tecnología moderna e intermedia).
Puede haber dificultades con los buques de tecnología antigua.
El reaprovisionamiento de repuestos a los buques auxiliares, puede ser lento y dificultoso, pero al margen de 90 días que prevé el sistema, se estima fácilmente asimilable.

3.2.1.2. Los repuestos de base pueden ser transportados por los buques auxiliares, pero puede ocurrir que los stocks de algunos items han sido insuficientes inicialmente (por problemas de fabricación o por cambios debidos a las modificaciones). Esto crea algunas dificultades que pueden ser importantes como para afectar las capacidades de los sistemas si el conflicto se prolonga.

3.2.1.3. Habiendo varias unidades de igual tipo y/o con sistemas de armas iguales, hay una buena posibilidad de apoyo mutuo en esta materia, lo que permite mejorar las posibilidades de cada buque.

3.2.2. Aeronaves.

3.2.2.1. En general el mantenimiento se basa en cambio completo de equipos y/o unidades, y se estima que los portaaviones han sido adecuadamente provistos.

3.2.2.2. Por las diferencias que existen entre los SEA HARRIER y los HARRIER, puede haber limitaciones de repuestos para este último tipo de aviones.



3.3. Corrosión.

3.3.1. Buques.

3.3.1.1. Para elementos expuestos al ambiente salino y con las condiciones de mar y viento que han afectado a la Fuerza de Tareas desde el abandono de su apostadero habitual, es esperable un deterioro sensible en antenas (aislaciones, material irradiante, conexiones, etc), lanzadores de misiles o cohetes (corrosión en cajas de conexiones, fallas de estaqueidad, etc.) y cañones (dificultades para hacer mantenimiento en cubierta, filtraciones, etc.)

3.3.1.2. Los misiles, en general, tienen muy poca tolerancia al ambiente salino (por ejemplo los SEA DART, luego de 2 minutos de exposición, deben ser enviados al Depot para recorrida).
Los EXOCET y los SEA WOLF no son afectados por ir en contenedores debidamente protegidos.
Los SEA SLUG tienen el mismo problema que el SEA DART pero, dado que los lanzadores están en popa, se ven menos afectados.
El SEA WOLF se estima que está debidamente protegido.

3.3.2. Aeronaves.

3.3.2.1. Los aviones HARRIER (que no han sido "marinizados") tienen elementos de magnesio que son rápidamente afectados en un ambiente salino de estas características.
La recuperación de aeronaves afectadas por estos problemas, es muy dificultosa.

3.3.2.2. Los aviones a reacción que se hallen en cubierta y a la orden por períodos prolongados, son muy afectados. (se estila que estos aviones sean siempre los mismos para no afectar a todo el plantel).

3.4. Vibraciones.

3.4.1. Se estima que las vibraciones originadas por la propulsión no son importantes (para los sistemas de armas), a las velocidades que nor

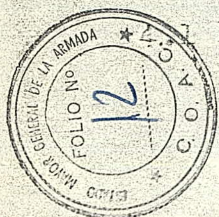
SECRETO

...almente desarrollan los buques ...cos.



3.4.2. Las vibraciones por golpes de mar pueden afectar a los misiles en sí y llevar a un incremento de tareas de mantenimiento en los sistemas de manipuleo de los mismos (el cual es dificultoso con las condiciones meteorológicas planteadas).

4. DEGRADACION DE LA CAPACIDAD DE PROPULSION DE LOS BUQUES CON EL TIEMPO



4.1 PORTAAVIONES	PLANTA PROPULSORA	POTENCIA	Hs. entre Recorridas Turbinas	Puesta en Serv.	Consumo/día	Radio de acción
HMS INVINCIBLE	4 OLY TM3B	112.000 SHP	5.000	1980	18'-160 Tn 25'-380 Tn	5000'-18 Ns.

4.1.1 Duración stok de repuestos: Estimado 90 días (repuestos de a bordo) filosofía inglesa. Repuestos de Base: En función de la capacidad de los buques de Apoyo.
Se considera que cualquier tipo de repuestos puede estar a su disposición desde la Isla de Ascención.

4.1.2 Capacidad de sostén logístico móvil: Limites establecidos por la capacidad de transporte de repuestos y talleres. No pueden efectuar recambio de unidades propulsoras. El límite práctico fijado por la ROYAL NAVY en sus unidades propulsoras OLYMPUS es de 5000 horas de servicio (equivalen a 7 meses de servicio continuo a lo que se debe adicionar que el buque normalmente navega con 2 turbinas o sea que este periodo se incrementa considerablemente).

4.1.3 Capacidad inicial: a) Según edad: buque nuevo.
80% disminuida en horas de servicio de acuerdo a modalidad ARMADA REPUBLICA ARGENTINA.

b) Según origen: 100% de a) (zarpó de Portsmouth)

4.1.4 Degradaciones de las capacidades con el tiempo:

Repuestos:
- De a bordo: 90 días
- De base: En función de la capacidad de los buques de apoyo. Se estima muy prolongada.

SECRETO



Mantenimiento
- Preventivo
  - a bordo
    - capacidad profesional: se estima baja por la modalidad de la ROYAL NAVY de recambio
    - apoyo: puede existir un grupo de mantenimiento de Base embarcado en Buques Logísticos o en la misma unidad.
  - Base
    - Apoyo de Buques Talleres en función de su capacidad personal y material. Se aprecia que de no estar embarcado el "Fleet Maintenance Group" esta se vería disminuída.
    - GEORGIAS: Por los informes sobre los talleres de las Islas Georgias en éstas se podrían efectuar reparaciones menores y reparaciones de casco, tuberías, cableado, bobinado, etc. En ambos casos existen limitaciones de fabricación de repuestos y ajustes de sistema de control.
- Correctivo
  - Mismas apreciaciones que en el punto anterior con la salvedad de que podría existir personal técnico de fábricas que puedan suplir la menor capacidad del personal naval.
  - Se aprecia que la capacidad de los Buques Taller es buena

4.1.5 Problemas de Casco: No se conocen y no hay antecedentes.

4.1.6 Vibraciones: Las condiciones metereológicas desfavorables afectan sensiblemente los equipos de propulsión auxiliares y control disminuyendo su eficacia en función al grado de actividad metereológica.

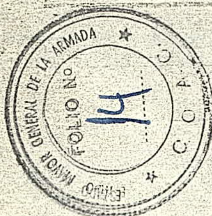
4.1.7 Conclusión: Buque nuevo con pocas limitaciones.

4.2 PORTAAVIONES	PLANTA PROPULSORA	POTENCIA	Puesta en Sevicio	Consumo/día	Radio Acción
HMS HERMES	Turbinas de vapor PARSONS.	76000 HP	1959	18'-180 Tn. 25'-400 Tn.	7500' a 17'

Consideraciones: Este Portaaviones fué modificado en 1980/81. Por observación visual en la Base Naval de Portsmouth se estima que se estaba preparando para su entrega a Chile segun lo trascendido. Las características d su propulsión lo encuadran dentro de la planta a vapor confiable de la década d 50.



SECRETO



4.3 DESTRUCTORES - CLASE 42 - 21 Y 22

PLANTA PROPULSORA	POTENCIA	PUESTA EN SERVICIO	CONSUMO	RADIO DE ACCION
COGOG 2 OLY y 2 TYNE	56.000 HP	1975/78	18' - 50 Tn 25' - 160 Tn	Tipo 42' - 4.600 á 18' Tipo 21' - 4.600 á 17' Tipo 22' - 5.000 á 18'

Consideraciones: Válidas las indicadas para el HMS "INVINCIBLE".

Planta Propulsora: Estos tipos de unidades están equipados con dos turbinas TYNE para velocidad de crucero que es menos confiable que la planta OLYMPUS en condiciones de tiempo desfavorable. Para alta potencia llevan 2 turbinas OLYMPUS lo que disminuye notoriamente su radio de acción (a 26' - 1.900')

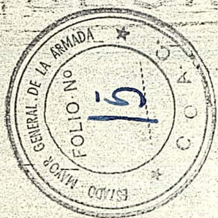
Fallas mas frecuentes: Turbinas OLY - Sensores de la consola control maquinaria.

Turbinas TYNE - Starter motors.

Las fallas indicadas son rápidamente subsanables teniendo repuestos y personal idóneo.

TYNE. En el supuesto que se le hubieran introducido a todas las unidades las modificaciones de larga vida estas turbinas tendrían fijadas

SECRETO



Sistema de estabilización: Muy confiable. Reducen el rolido a una quinta parte. En caso de avería se verían afectados sensiblemente los sistemas de armas y perjudicarían sensiblemente el estado psíquico del personal y su capacidad como mantenedores abordo.

Sistema de calefacción y agua caliente: Confiable en función de los repuestos que lleven a bordo. En caso de fallas se afectaría los sistemas de combustibles.

Sistema hidráulico: Muy confiable. En caso de impacto en el anillo, se limita la operación de guinches, cabrestante, grúas, ascensores, traspaso de pesos, etc.

Sistema de agua enfriada: Muy confiable, pero su avería afecta definitivamente los sistemas de armas.



SECRETO

4.5 Consideraciones generales

4.5.1 Estado del tiempo: De acuerdo a los informes recibidos del estado del tiempo en el área de operaciones y aproximación, deben computarse 6 días de temporal muy fuerte entre las bases y Ascensión y 15 días de mar gruesa en la zona de aproximación y operaciones que podría haber inferído en la eficiencia de algunos sistemas y en el mantenimiento de abordo, especialmente en las nuevas unidades (la experiencia de nuestras unidades Tipo 42 indican que este deterioro podría llegar al 20%).

4.5.2 Evoluación de sistemas:

Basada en la experiencia de unidades similares de nuestra ARMADA.

Sistema de Propulsión: "OLYMPUS" : Muy confiable.

"TYNE" : Confiable pero con limitaciones en función de la meteorología.

El tipo de operaciones que estaría realizando les permiten todas las alternativas de uso de su planta propulsora 2 OLY - 2 TYNE - 1 OLY y 1 TYNE - 1 OLY o 1 TYNE. Esto hace suponer su capacidad para este tipo de operaciones se mantendrá por un período prolongado de tiempo.

Sistema de gobierno: Confiable y con alternativas de uso en caso de averías.



SECRETO

por la RN 4.000 horas de vida útil (166 días de operación continuada.

Personal: Los prolongados períodos de mal tiempo afectan la operación y mantenimiento de la planta propulsora.

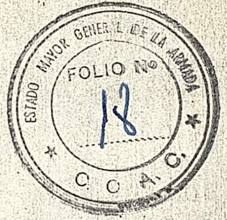
Casco: Las Clase 21 y 42 tuvieron inicialmente problemas de fisuras en el casco con mal tiempo. Se estima que en todas estas unidades se les ha introducido las modificaciones aconsejadas por el MOD. ya que oportunamente se indicó a nuestra ARMADA la necesidad de introducir modificaciones en los Tipo 42.

4.4 Resto de unidades consideradas:

No se conocen las perfomances y problemas que puedan tener,

NOTA: Observaciones personales coinciden que las unidades británicas en épocas de paz toman puerto cuando el estado del mar puede provocar averías o descalibraciones en los sistemas.
Dado el apoyo logístico apreciado, se considera que todas las unidades involucradas en el Teatro de Operaciones desde el punto de vista máquinas podrán operar sin limitaciones de consideración, por un tiempo prolongado.

5.- Probable afectación de capacidades operativo de la Fuerza, según Carpeta "Capacidades Operativas".



5.1. Capacidad Anfibia.

5.1.1. Helicópteros.

Degradación mensual estimada en 7 a 8% (para los que no son transportados en los Portaaviones)

5.1.2. Lanchas.

No se estima degradación con el tiempo.

5.1.3. Apoyo Naval:

Con los cañones de 4,5" MK8, se presentaron problemas de confiabilidad y de munición que persistían a fines del año pasado en buques propios.

No se sabe si afectan a los buques británicos y a la munición de guerra.

5.1.4. Apoyo Aeronaval.

Desde el punto de vista logístico se estima que los porcentajes de deterioro de aviones serían los siguientes:

1º) SEA HARRIER: 7 a 8%. Mensual

2º) HARRIER: 14 a 16%. Mensual

5.2. Capacidad de Defensa Aérea.

5.2.1. Capacidad de Detección.

Desde el punto de vista logístico, se estima que no está degradado.

5.2.2. Capacidad Contra Aérea.

Degradación por problemas logísticos de:

a) SEA HARRIER: 7 a 8%. Mensual

b) HARRIER: 14 a 16%. Mensual

5.2.3. Capacidad de Defensa de Area.

Se estima que puede estar afectada por los elementos de juicio antes expuestos, de manera que los misiles SEA DART se hayan degradado:

a) Por disponibilidad del sistema de a bordo para lanzar: 50% (factor no considerado como limitación de capacidad inicial)

b) Por vibraciones: 5% mensual.

Por lo que la probabilidad de que un misil sea lanzado en cualquier momento, puede estimarse en un 45% luego de un mes de operaciones.

La misma debe ser multiplicada por la de impacto para estimar abatir un blanco con un misil. Por supuesto, si se lanzan más misiles del mismo buque o de otros, la probabilidad crece.



Se está de acuerdo en que los misiles SEA SLUG no estarían operativos.

5.2.4. Capacidad de Defensa Puntual.

Los misiles SEA CAT son estimados como confiables en su capacidad.

En el caso de los SEA WOLF, no se está en condiciones de evaluar la capacidad y degradación de los mismos.

5.3 Capacidad Antisubmarina.

Desde el punto de vista logístico se estima que la capacidad antisubmarina, no ha sufrido deterioro.

5.4 Capacidad de Ataque Aeronaval.

Degradada de la siguiente manera mensual.

5.4.1 SEA HARRIER: 7 a 8% mensual.

5.4.2 HARRIER: No dispone de radar, lo que limita su capacidad.

Igual precisión que el SEA HARRIER para ataques con bombas.

En cuanto al aspecto degradación es el doble que la de dicho avión.

5.4.3 Helicópteros: idem SEA HARRIER.

6. Tareas que no pueden realizarse en el mar.

6.1 Buques.

6.1.1 Cambio de elementos voluminosos y/o pesados que involucran el uso de grues. (antenas de radar, radomes, turbinas de gas, algunos transductores sonar, etc.)

6.1.2 Cambio de domos sonar, se considera poco probable debido a las condiciones meteorológicas reinantes.

6.1.3 Reaprovisionamiento de misiles con estado de mar superior a 3.

6.1.4 Ajustes o verificación de Sistemas de Armas con estado de mar superior a 3, especialmente para sistemas modernos como GWS30 (SEADART), GWS25 (SEAWOLF)

6.1.5 Cambio de turbinas de gas y de turbinas de poder.



6.1.6. Cambio de bombas de los sistemas de hélice de paso variable.

6.1.7. Cambio de palas de sistemas estabilizadores de rolido o reparación de las mismas.

6.1.8. Reparación de averías en cajas de reducción.

6.1.9. Repración de averías externas de timón.

6.1.10. Reparación de consola de control de máquinas.(si el daño es importante).
Esto implica que el buque puede operar con limitaciones operativas desde controles locales.

6.2. Aeronaves.

6.2.1. Cambio de motor avión HARRIER o SEA HARRIER.

6.2.2. Cambio de pala de helicópteros.

C - CONCLUSIONES

En base al análisis realizado en el Punto "B" puede inferirse las siguientes conclusiones:

1º) En cuanto a la degradación de las capacidades operativas puede decirse que la que puede estar más afectada al momento y sufrir una declinación más rápida en el futuro es la anti-aérea.- La capacidad antisubmarina se estima como no afectada al presente y con declinación lenta en los próximos meses- La capacidad anfibia se estima como poco afectada al presente y con poca declinación en los próximos meses.

2º) Para la capacidad anti-aérea en particular se considera que puede sufrir una disminución gradual hasta alcanzar un valor de 10% a los tres meses de la fecha de zarpada hacia el Teatro de Operaciones -luego es esperable una aceleración de la degradación-.

3º) La degradación de los medios con tecnologías mas modernas se estima que será mas rápida y acelerada que la de los medios mas antiguos (consideración general A-3º).

4º) Se estima que pese a la gran distancia a los centros de fabricación y provisión de los medios logísticos y el largo tiempo de reaprovisionamiento, el despliegue de unidades realizado va a neutralizar la mayoría de las dificultades que se planteen.

5º) Se considera válida la "consideración general" A-3º) sobre influencias meteorológicas en el sostén logístico.

AGREGADOS: "A" - METEOROLOGIA

NESTOR ANTONIO DOMINGUEZ
CNOBFEIGET

…TEOROLOGIA

DESDE: 03 APR 82

HASTA: 12 MAY 82

ZONAS: INGLATERRA/ASCENCION y ASCENCION/MALVINAS.



ZONA	DIAS	FENOMENO	DIRECCION	OLAS
Inglaterra Ascención 03/25 APR	6	Temporal muy fuerte	SE	
Ascención - Malvinas 13 APR/12 MAY				
[illegible] at. 30-40 ong. 30-48	1	25/30 nudos	WSW	4.80 m WSW
	1	25/30 nudos	SSE	4.20 m SE
[illegible] at. 40-50 ong. 40-55	1	25/30 nudos	W	4.80 m W
	1	30/35 nudos	WSW	5.10 m W
	1	30/35 nudos	NW	5.20 m NW
	1	30/35 nudos	NW	5.10 m NW
[illegible] AROP MALVINAS EORGIAS	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	25/30 nudos	W	4.20 m W
	1	30/40 nudos	W	6.20 m W
	1	30/40 nudos	SW	3.00 m SW
	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	30/35 nudos	NW	6.00 m NW
	1	40/45 nudos, ráfagas de 70 kts.	SW	12.0 m SW
	1	35/40 nudos	NW	7.30 m NW
	1	35/40 nudos, ráfagas de 50 kts.	NW	7.50 m NW



METEOROLOGIA

DESDE: 03 APR 82

HASTA: 12 MAY 82

ZONAS: INGLATERRA/ASCENCION y ASCENCION/MALVINAS.

ZONA	DIAS	FENOMENO	DIRECCION	OLAS
Inglaterra Ascención 05/25 APR	6	Temporal muy fuerte	SE	
Ascención - Malvinas 10 APR/12 MAY				
NOM: Lat. 30-40 Long. 30-46	1	25/30 nudos	WSW	4.80 m WSW
	1	25/30 nudos	SSE	4.20 m SE
NOP: Lat. 40-50 Long. 40-55	1	25/30 nudos	W	4.80 m W
	1	30/35 nudos	WSW	5.10 m W
	1	30/35 nudos	NW	5.20 m NW
	1	30/35 nudos	NW	5.10 m NW
NEM: AROP MALVINAS GEORGIAS	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	25/30 nudos	W	4.20 m W
	1	30/40 nudos	W	6.20 m W
	1	30/40 nudos	SW	3.00 m SW
	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	30/35 nudos	NW	6.00 m NW
	1	40/45 nudos, ráfagas de 70 kts.	SW	12.0 m SW
	1	35/40 nudos	NW	7.30 m NW
	1	35/40 nudos, ráfagas de 50 kts.	NW	7.50 m NW





I.

METEOROLOGIA

DESDE: 03 APR 82

HASTA: 12 MAY 82

ZONAS: INGLATERRA/ASCENCION y ASCENCION/MALVINAS.

ZONA	DIAS	F E N O M E N O	DIRECCION	OLAS
Inglaterra Ascención 03/25 APR	6	Temporal muy fuerte	SE	
Ascención - Malvinas 18 APR/12 MAY				
[illegible]: Lat. 30-40 Long. 30-45	1	25/30 nudos	WSW	4.80 m WSW
	1	25/30 nudos	SSE	4.20 m SE
[illegible]: Lat. 40-50 Long. 40-55W	1	25/30 nudos	W	4.80 m W
	1	30/35 nudos	WSW	5.10 m W
	1	30/35 nudos	NW	5.20 m NW
	1	30/35 nudos	NW	5.10 m NW
[illegible]: AROP MALVINAS GEORGIAS	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	25/30 nudos	$\overline{W}$	4.20 m $\overline{W}$
	1	30/40 nudos	$\overline{W}$	6.20 m $\overline{W}$
	1	30/40 nudos	SW	3.00 m SW
	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	30/35 nudos	NW	6.00 m NW
	1	40/45 nudos, ráfagas de 70 kts.	SW	12.0 m SW
	1	35/40 nudos	NW	7.30 m NW
	1	35/40 nudos, ráfagas de 50 kts.	NW	7.50 m NW



ALFREDO LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE